





Management of combustion engines to give minimal emissions

Patent number: DE19734494
Publication date: 1998-10-08
Inventor: GAERTNER UWE DIPL ING (DE)
Applicant: DAIMLER BENZ AG (DE)
Classification:
- International: F02D21/08
- european: F02D21/08
Application number: DE19971034494 19970808
Priority number(s): DE19971034494 19970808

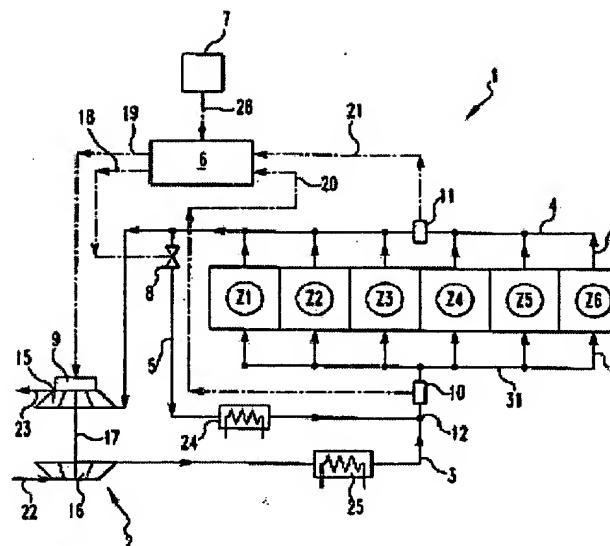
Also published as:

 EP0896139 (A)
 US6029451 (A)
 EP0896139 (A)
 EP0896139 (B)

[Report a data error here](#)

Abstract of DE19734494

A process for managing combustion engines ensures lower gas emissions by returning the exhaust gases given out from the engine (1) through a channel (5) to an inlet pipe (3). A governor-unit (6) controls the return rate (R) of the gas stream, proportionally mixed with fresh air at the inlet, by alignment of the actual value to a predetermined preferred value, using a valve (8) with a variable diameter. Both before and after the junction of the return channel with the inlet pipe the oxygen content of the gas stream is measured. The governor unit determines the immediate return rate from these results. The system ensures minimal exhaust emissions.



Data supplied from the [esp@cenet](#) database - Worldwide



①⑨ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Patentschrift**
⑩ **DE 197 34 494 C 1**

⑤① Int. Cl.⁶:
F 02 D 21/08

②① Aktenzeichen: 197 34 494.1-13
②② Anmeldetag: 8. 8. 97
④③ Offenlegungstag: -
④⑤ Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 8. 10. 98

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦③ Patentinhaber:

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, 70567 Stuttgart,
DE

⑦② Erfinder:

Gärtner, Uwe, Dipl.-Ing., 73630 Remshalden, DE

⑤⑥ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
gezogene Druckschriften:

DE 43 37 313 C1
EP 05 74 614 A1

⑤④ Verfahren zum Betrieb einer Brennkraftmaschine

⑤⑦ Beim Betrieb einer Brennkraftmaschine kann durch Rückführung von Abgasen aus einer Abgasleitung durch einen Abgasrückführungskanal in eine Einlaßleitung die Abgasemission gesenkt werden. Eine Reglereinheit regelt die Rückführrate unter Angleich eines ermittelten Ist-Wertes an betriebspunktabhängig vorgegebene Sollwerte und steuert ein Abgasrückführungsventil mit variabel einstellbarem Durchgangsquerschnitt. Um eine maximale Emissionssenkung durch Abgasrückführung mit einer möglichst genauen Erfassung und Regelung der Abgasrückführungsrate zu ermöglichen, ist erfindungsgemäß vorgesehen, daß in den Gasströmen jeweils vor und nach der Einmündung des Abgasrückführungskanals in die Einlaßleitung der jeweilige Sauerstoffgehalt gemessen wird und die Reglereinheit aus den Meßergebnissen die Rückführrate exakt ermittelt.

DE 197 34 494 C 1

DE 197 34 494 C 1

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betrieb einer Brennkraftmaschine und eine zur Durchführung des Verfahrens geeignete Brennkraftmaschine nach den Oberbegriffen der unabhängigen Ansprüche 1 und 8.

Beim Betrieb einer Brennkraftmaschine ist die Abgasrückführung als wirkungsvolles Mittel zur Emissionssenkung bekannt. Durch Zumischen von bereits verbrannten Abgasen zum Frischgas vor der Verbrennung wird insbesondere die temperaturabhängige Stickstoffoxid-Emission reduziert. Üblicherweise wird durch einen Abgasrückführungs kanal aus einer Abgasleitung der Brennkraftmaschine Abgas in eine Einlaßleitung rückgeführt. Die Rückführ rate des Abgases, d. h. die Menge des anteilig dem Frischluftstrom in der Einlaßleitung beigemischten Abgasstroms im Verhältnis zur Verbrennungsluftmenge, wird von einer Reglereinheit unter Angleich an betriebspunktabhängig vorgegebene Sollwerte geregelt. Eine Erhöhung der Abgasrückführungsrate mit der Absicht einer weiteren Reduzierung der Stickstoffoxid-Emission wird eine betriebspunktabhängig unterschiedliche Grenze gesetzt, nämlich durch die oberhalb dieser zulässigen Rückführ rate zunehmende Ruß- bzw. Partikelemission, dem Kraftverbrauch sowie durch die Verschlechterung der Laufruhe der Brennkraftmaschine.

Die Durchführung einer Regelung der Abgasrückführungsrate erfordert die laufende Erfassung der jeweiligen Rückführungsverhältnisse im Betrieb der Brennkraftmaschine. Einfache Steuerverfahren der rückgeführten Abgasmenge, etwa durch betriebspunktabhängige Steuerung des Abgasrückführungsventils mit einstellbarem Öffnungshub, können die Abgasemissionen nur unbefriedigend absenken, da die Rückführungsrate im jeweiligen Betriebspunkt deutlich unterhalb des optimalen Sollwertes liegen muß, um das ohne Rückmeldung des Abgasdurchflusses sonst häufige Übertreten der Rußgrenze und die entsprechend hohen Emissionen zu vermeiden.

Aus der EP-0 574 614 A1 ist ein Verfahren zur Regelung der Abgasrückführungsrate bekannt, welches zur Bestimmung des Ist-Wertes des rückgeführten Abgasmassenstroms den Druckabfall an einer Venturi-Düse in dem Abgasrückführungs kanal mißt und aus der Druckdifferenz den Durchfluß ermittelt. Da jedoch die Rückströmung des Abgases durch den Abgasrückführungs kanal vom Druckgefälle zwischen Abgasleitung und Einlaßleitung der Brennkraftmaschine getrieben wird, verringert der Druckverlust an der Venturi-Düse das zur Rückführung zur Verfügung stehende Druckgefälle. Dabei wird die mögliche Abgasrückführungsrate verringert und es kann in vielen Betriebspunkten der Brennkraftmaschine nicht die optimale Reduzierung der Abgasemissionen erreicht werden. Darüber hinaus ist die Bestimmung des Abgasdurchflusses durch den Abgasrückführungs kanal über die Messung des Differenzdruckes sehr ungenau, da genaue Messungen an der Venturi-Düse laminare Strömungsverhältnisse voraussetzen, welche im Abgas von Brennkraftmaschinen praktisch nicht vorkommen. Die mehr- oder weniger turbulent auftretenden Abgasströmungen unterschiedlicher Brennkraftmaschinen, insbesondere im Betrieb von aufgeladenen Brennkraftmaschinen, verhindern eine effektive Regelung der Rückführungsrate mit dem bekannten Verfahren.

Die DE 43 37 313 C1 schlägt zur Erfassung der rückgeführten Abgasmenge vor, den Absolutdruck und die Temperatur in der Abgasleitung der Brennkraftmaschine zu messen. Zur Ermittlung der Rückführ rate wird als Meßwert neben dem statischen Druck auch der Staudruck des Abgases benötigt. Mit dem bekannten Verfahren ist jedoch eine genaue Bestimmung der Rückführ rate, welche für eine opti-

male Regelung unerlässlich ist, kaum möglich, da die erforderlichen Temperatur- und Druckmeßfühler von sehr hohen Abgastemperaturen beaufschlagt werden. Darüber hinaus führt der hohe Rußpartikelgehalt des Abgases zu einer zunehmenden Verstopfung der Meßfühler mit zunehmender Betriebszeit der Brennkraftmaschine, wodurch die Meßergebnisse zunehmend ungenauer werden und somit letztendlich höhere Abgasemissionen verursacht werden.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine maximale Emissionssenkung der Brennkraftmaschine durch Abgasrückführung mit einer möglichst genauen Erfassung und Regelung der Abgasrückführungsrate zu ermöglichen.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch ein Verfahren mit den Merkmalen des Anspruchs 1 oder durch die Ausgestaltung einer Brennkraftmaschine mit den Merkmalen des Anspruchs 8 gelöst.

Bei dem Verbrennungsvorgang in der Brennkraftmaschine werden die Kohlenwasserstoffe des Kraftstoffes unter Energiefreisetzung mit Sauerstoff chemisch verbunden. Das Abgas enthält daher erheblich weniger Sauerstoff als die Frischluft, welche der Brennkraftmaschine beim Ladungswechsel zugeführt wird. Die Rückführung des sauerstoffarmen Abgases führt zu einer Reduzierung der Sauerstoffkonzentration im letztlich der Brennkraftmaschine zugeführten Verbrennungsluftstrom gegenüber der angesaugten Frischluft. Erfindungsgemäß wird in den Gasströmen jeweils vor und nach der Einmündung des Abgasrückführungs kanals in die Einlaßleitung der jeweilige Sauerstoffgehalt von entsprechend in den jeweiligen Gasstrom einragenden Sauerstoffsensoren gemessen. Die Meßsignale der Sauerstoffsensoren werden der Eingangsseite der Reglereinheit zugeführt, welche aus den Meßergebnissen die Differenz der Sauerstoffkonzentrationen bestimmt und daraus die vorliegende Rückführ rate im Abgasrückführungs-Betrieb der Brennkraftmaschine ermittelt. Vorteilhaft erfolgen die Messungen der jeweiligen Sauerstoffgehalte im Verbrennungsluftstrom vor dem Eintritt in die Brennkraftmaschine einerseits und im Abgasstrom andererseits, wodurch aus den Meßergebnissen die jeweils rückgeführte Abgasmenge aufgrund physikalischer Zusammenhänge präzise bestimmbar ist.

Unter Einbeziehung der Rückführungsrate und des Sauerstoffgehaltes im Abgas kann die Reglereinheit das Verbrennungsluftverhältnis bei der Gemischbildung in der Brennkraftmaschine regeln, d. h. das Verhältnis der beim Verbrennungsvorgang verfügbaren Sauerstoffmenge zur erforderlichen Menge für eine vollständige Kraftstoffverbrennung, wobei die Reglereinheit ein weiteres Stellglied ansteuert, welches auf den Frischluftstrom vor der Einmündung des rückgeführten Abgasstromes wirkt. Das Stellglied kann eine Drosselklappe in der Einlaßleitung sein oder auch beispielsweise beim Einsatz der Erfindung für aufgeladene Brennkraftmaschinen eine variable Turbinengeometrie des Abgasturbolators.

Eine besonders genaue Regelung des Verbrennungsluftverhältnisses wird erreicht, wenn die Reglereinheit alternativ oder zusätzlich zum Stellglied mit Wirkung auf den Frischluftstrom die Kraftstoffzumessung einstellt.

Zur präzisen Regelung wird der Reglereinheit betriebspunktabhängig ein Sollwert des Verbrennungsluftverhältnisses vorgegeben, welcher aufgrund der genauen Erfassung der Rückführungsrate im Bereich der maximal rückführbaren Abgasmenge liegt.

In einem Kennfeldspeicher sind vorteilhaft für eine Vielzahl von Betriebspunkten der Brennkraftmaschine die betriebsoptimalen Sollwerte abgelegt, welche die Reglereinheit bedarfsweise als Führungsgröße für die Regelung entnimmt.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist nachstehend anhand der Zeichnung näher erläutert.

Die einzige Zeichnungsfigur zeigt eine aufgeladene Brennkraftmaschine 1 mit sechs Zylindern Z1 bis Z6 in Reihenordnung. Jedem der Zylinder Z1 bis Z6 wird jeweils über einen Zylindereinlaß 13 Verbrennungsluft zugeführt. Die Abgase werden jeweils über einen Zylinderauslaß 14 ausgeschoben und durch eine gemeinsame Abgasleitung 4 abgeführt. Ein Abgasturbolader 2 verdichtet atmosphärische Frischluft 22 und drängt über eine Einlaßleitung 3 die Ladeluft in eine Ladeluftleitung 3', welche die Zylindereinlässe 13 aller Zylinder Z1 bis Z6 speist. Eine Turbine 15 des Abgasturboladers 2 ist in bekannter Weise in der Abgasleitung 4 angeordnet und wird vom Abgasstrom 23 durchströmt. Über eine Laderwelle 17 treibt die Turbine 15 einen Ladeluftverdichter 16 an. In der Einlaßleitung 3 ist ein Ladeluftkühler 25 angeordnet, welcher den verdichteten Frischluftstrom vor dem Eintritt in die Ladeluftleitung 3' kühlt. Der Anströmquerschnitt der Turbine 15 des Abgasturboladers 2 ist durch entsprechende Stellmaßnahmen an einer Leitvorrichtung 9 variabel einstellbar. Durch Verstellung des Turbinenleitgitters über die Leitvorrichtung 9 der Turbine wird die Drehzahl der mechanisch starr über die Laderwelle 17 verbundenen Strömungsmaschinen 15, 16 und damit der Durchsatz des Frischluftstroms 22 am Verdichter 16 und die Verdichterleistung beeinflusst.

Über einen Abgasrückführungskanal 5 ist aus der Abgasleitung 4 der Brennkraftmaschine zur Emissionssenkung ein Teilstrom in die Einlaßleitung 3 rückführbar, insbesondere die temperaturabhängige Stickstoffoxid-Emission kann durch Abgasrückführungsbetrieb gesenkt werden, wobei in dem Abgasrückführungskanal 5 zur Abkühlung des rückgeführten Abgasstromes vor der Einmündung in die Einlaßleitung 3 und die dort erfolgende Vermischung mit dem verdichteten Frischluftstrom ein Abgaskühler 24 angeordnet ist. Nach der Einmündung 12 des Abgasrückführungskanals 5 in die Einlaßleitung 3 strömt der aus Frischluft und rückgeführtem Abgas bestehende Ladeluftstrom in die Ladeluftleitung 3' ein.

Zur Dosierung der rückgeführten Abgasmenge ist in dem Abgasrückführungskanal 5 ein Abgasrückführungsventil 8 mit variabel einstellbarem Durchgangsquerschnitt angeordnet. Das Abgasrückführungsventil 8 wird von einer Reglereinheit mit einem Stellsignal 18 angesteuert, welches in Abhängigkeit vom Betriebspunkt der Brennkraftmaschine 1 erzeugt wird. Der vorliegende Betriebspunkt der Brennkraftmaschine während des Betriebes wird in für sich bekannter Weise der Reglereinheit 6 durch Zuleitung entsprechender Betriebsparameter wie Drehzahl, Betriebslast usw. angezeigt. Die maximal rückführbare Abgasmenge ist abhängig vom Betriebspunkt der Brennkraftmaschine unterschiedlich, wobei ein überschreiten der zulässigen Rückführrate, d. h. im Verhältnis der dem Frischluftstrom beigemischten Abgasmenge zu einer deutlichen Verschlechterung der Abgasemission durch Zunahme des Rußgehaltes des Abgases und darüber hinaus zu einer Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs der Brennkraftmaschine führt.

Zur maximalen Emissionssenkung im Betrieb der Brennkraftmaschine 1 durch Abgasrückführung wird die Rückführrate von der Reglereinheit mit Stellmaßnahmen am Abgasrückführungsventil 8 über das Stellsignal 18 geregelt, wobei die betriebspunktspezifisch optimale Rückführrate als Führungsgröße vorgegeben wird. Die Reglereinheit 6 entnimmt die Führungsgröße 26 für die Regelung einem Kennfeldspeicher 7, in dem für eine Vielzahl von Betriebspunkten der Brennkraftmaschine die betriebsoptimalen Sollwerte abgelegt sind. Der genaue Ist-Wert der Rückführrate wird von der Reglereinheit 6 aus den Meßergebnissen

zweier Sauerstoff-Sensoren 10, 11 ermittelt, welche einerseits in der Einlaßleitung 3 nach der Einmündung 12 des Abgasrückführungskanals 5 und andererseits in der Abgasleitung 4 der Brennkraftmaschine 1 angeordnet sind. Die Sauerstoff-Meßsonden 10, 11 messen den jeweiligen Sauerstoffgehalt des Abgasstroms vor der Einmündung 12 in die Einlaßleitung 3 und des Verbrennungsluftstroms nach der Einmündung 12 und erzeugen jeweils ein Meßsignal 20, 21, welches der Reglereinheit 6 zur Auswertung zugeführt wird. Aus dem Meßsignal 21 des Sauerstoffsensors 11 in der Abgasleitung 4 und dem Meßsignal 20 des Sauerstoffsensors 10 in der Einlaßleitung 3, welches den Sauerstoffgehalt des in die Zylinder Z1 bis Z6 einströmenden Verbrennungsluftstroms repräsentiert, welcher aus der verdichteten Frischluft und rückgeführtem Abgas besteht, ermittelt die Reglereinheit 6 den präzisen Ist-Wert der Rückführrate R nach der folgenden Zuordnungsvorschrift:

$$R = \frac{1}{\frac{[11] - [10]}{[10] - 0,23} + 1}$$

wobei R das Verhältnis der rückgeführten Abgasmenge zur gesamten Verbrennungsluftmenge bezeichnet, [11] den Sauerstoffgehalt des Abgasstroms repräsentiert durch das Meßsignal des Sauerstoffsensors 11 und [10] den Sauerstoffgehalt der Verbrennungsluft darstellt, welcher aus dem Meßsignal des Sauerstoffsensors 10 in der Einlaßleitung 3 der Brennkraftmaschine 1 mit Aussage über den Sauerstoffgehalt der Verbrennungsluft ermittelt wird. Der Sauerstoffgehalt des verdichteten Frischluftstroms 22 in der Einlaßleitung 3 liegt durch den Sauerstoffgehalt der Atmosphäre fest und ist in der Größengleichung mit 23% (Gew.-%) angegeben.

Wie die Zuordnungsvorschrift zeigt, zieht die Reglereinheit 6 die jeweilige Differenz der Sauerstoffkonzentrationen zwischen Frischluft und Verbrennungsluft einerseits sowie Verbrennungsluft und Abgas andererseits zur Ermittlung der Rückführrate heran. Die Abgasrückführrate R kann in einfachen Anwendungsfällen aus den Meßergebnissen im Aufbau einfacher Differenzmeßsonden ermittelt werden, welche entsprechend in den auszumessenden Leitungen angeordnet sind und wie oben die Differenz der jeweiligen Sauerstoffgehalte bestimmen.

Die Bestimmung der Absolutwerte des Sauerstoffgehaltes in der Verbrennungsluft (Sensor 10) und in dem Abgas (Sensor 11) gemäß dem Ausführungsbeispiel ermöglicht jedoch der Reglereinheit 6 zusätzlich die Regelung des Verbrennungsluftverhältnisses bei der Gemischbildung in den Zylindern Z1 bis Z6 der Brennkraftmaschine 1 unter Einbeziehung des vorher präzise ermittelten Ist-Wertes der Rückführungsrate R und des Sauerstoffgehaltes im Abgas. Die Reglereinheit erzeugt ein Stellsignal 19 für die Leitvorrichtung 9 des Abgasturboladers 2 und wirkt über den Anströmquerschnitt der Turbine 15 für den Abgasstrom auf den Frischluftmassenstrom 22 auf der Verdichterseite ein. In dem Regelkreis wird das Verbrennungsluftverhältnis an einen betriebspunktspezifisch vorgegebenen Sollwert angeglichen, welcher wie die Sollwerte der Rückführungsrate dem Kennfeldspeicher 7 entnommen wird. Der genaue Ist-Wert des Verbrennungsluftverhältnisses λ_{AGR} im Abgasrückführungsbetrieb wird mit der zuvor bestimmten Rückführrate R nach der folgenden Größengleichung ermittelt:

$$\lambda_{AGR} = \lambda \left(1 + \frac{[11]}{0,23} \cdot \frac{R}{1-R} \right)$$

λ bezeichnet dabei das Verbrennungsluftverhältnis ohne Berücksichtigung des über den Rückführkanal 5 zurückgeführten zusätzlichen Sauerstoffes.

Es errechnet sich nach der folgenden Beziehung:

$$\lambda = \frac{\frac{[11]}{14,5} + 0,23}{0,23 - [11]},$$

wobei [11] die Sauerstoffkonzentration im Abgas repräsentiert und 23% den Sauerstoffgehalt der Atmosphäre in Gewichts-% und 14,5 den Mindestluftbedarf des Motors bei stöchiometrischer Verbrennung mit der Größeneinheit kg Luft/kg Kraftstoff entspricht.

Durch die äußerst genaue Ermittlung der Rückführrate R und des Luftverhältnisses λ_{AGR} ist ein Abgasrückführungsbetrieb mit maximalen Rückführraten und damit größtmöglicher Reduktion der Stickoxidemission möglich, da als Führungsgrößen bei der Regelung die jeweils betriebsspezifisch maximalen Sollwerte vorgegeben werden können. Das Überschreiten dieser maximalen Sollwerte und die damit verbundene Schaffung unzulässig niedriger Luftverhältnisse ist durch die präzise Ermittlung der Ist-Werte ausgeschlossen.

Die Reglereinheit 6 regelt in jedem Betriebspunkt der Brennkraftmaschine die maximale Rückführrate und das optimale Verbrennungsluftverhältnis ein und erzeugt entsprechende Stellsignale 18, 19 für die Stellglieder Abgasrückführungsventil 8 und Turbinenleitgitter 9. Da die Rückführrate und das Verbrennungsluftverhältnis gleichzeitig und voneinander abhängig geregelt werden, ist auch solchen Betriebspunkten der Brennkraftmaschine, in denen das erforderliche Luftverhältnis durch zwei unterschiedliche Anströmquerschnitte der Turbine 15 des Abgasturboladers 2 erzeugbar ist, eine Stellung der Leitvorrichtung 9 eindeutig zuweisbar, nämlich genau die, welche der angestrebten Rückführrate entspricht.

Die erfindungsgemäße Ermittlung und Regelung der Rückführrate ist mit geringem baulichem Aufwand durchführbar und eignet sich insbesondere auch zur Nachrüstung bereits im Betrieb befindlicher, gesteuerter Abgasrückführungs-Vorrichtungen. Der Wirkungsgrad von Brennkraftmaschinen mit Abgasrückführungs-Vorrichtungen kann mit dem erfindungsgemäßen Verfahren deutlich gesteigert werden. Die genaue Ermittlung der Rückführrate aus den Meßergebnissen der Sauerstoffsensoren 10, 11, welche den Sauerstoffgehalt in den Gasströmen jeweils vor und nach der Einmündung des Abgasrückführungskanals in die Einlaßleitung messen, ist prinzipiell unabhängig von der Bauart der Rückführvorrichtung, d. h. deren Stellgliedern.

Patentansprüche

1. Verfahren zum Betrieb einer Brennkraftmaschine, wobei zur Emissionssenkung Abgas durch einen Abgasrückführungskanal (5) aus einer Abgasleitung (4) der Brennkraftmaschine (1) in eine Einlaßleitung (3) rückgeführt wird und eine Reglereinheit (6) die Rückführrate (R) des dem Frischluftstrom in der Einlaßleitung (3) anteilig beigemischten Abgasstroms unter Angleichung eines ermittelten Ist-Wertes an betriebs-

punktabhängig vorgegebene Sollwerte regelt und ein Abgasrückführungsventil (8) mit variabel einstellbarem Durchgangsquerschnitt ansteuert, dadurch gekennzeichnet, daß in den Gasströmen jeweils vor und nach einer Einmündung (12) des Abgasrückführungskanals (5) in die Einlaßleitung (3) der jeweilige Sauerstoffgehalt gemessen wird und die Reglereinheit (6) aus den Messergebnissen die vorliegende Rückführrate (R) ermittelt.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Messungen der jeweiligen Sauerstoffgehalte im Verbrennungsluftstrom vor dem Eintritt in die Brennkraftmaschine (1) einerseits und im Abgasstrom (23) andererseits erfolgen.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die jeweilige Differenz der Sauerstoffkonzentrationen zwischen Frischluftmassenstrom (22) mit Verbrennungsluftstrom vor dem Eintritt in die Brennkraftmaschine einerseits sowie zwischen Verbrennungsluftstrom und Abgasstrom 23 andererseits zur Ermittlung der Regelgröße herangezogen wird.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Reglereinheit (6) ein weiteres Stellglied (9) mit Wirkung auf den Frischluftmassenstrom (22) vor der Einmündung (12) des Abgasrückführungskanals (5) ansteuert und unter Einbeziehung der Rückführungsrate (R) und des Sauerstoffgehaltes im Abgasstrom (23) das Verbrennungsluftverhältnis (λ_{AGR}) bei der Gemischbildung in der Brennkraftmaschine regelt, wobei der Reglereinheit (6) Sollwerte des Verbrennungsluftverhältnisses (λ_{AGR}) in Abhängigkeit vom Betriebspunkt vorgegeben werden.

5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Reglereinheit (6) im Regelkreis des Verbrennungsluftverhältnisses (λ_{AGR}) alternativ oder zusätzlich zum Stellglied (9) mit Wirkung auf den Frischluftmassenstrom (22) die Kraftstoffzumessung einstellt.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß in einem Kennfeldspeicher (7) für eine Vielzahl von Betriebspunkten der Brennkraftmaschine (1) die betriebsoptimalen Sollwerte abgelegt sind, welche die Reglereinheit (6) bedarfsweise als Führungsgröße (26) für die Regelung entnimmt.

7. Brennkraftmaschine mit einem Abgasrückführungskanal (5) zwischen einer Abgasleitung (4) und einer Einlaßleitung (3), wobei in dem Abgasrückführungskanal (5) ein Abgasrückführungsventil (8) mit variabel einstellbarem Durchgangsquerschnitt angeordnet ist, welches von einer Reglereinheit (6) zur Regelung der Rückführrate (R) des dem Frischluftstrom in der Einlaßleitung (3) anteilig beigemischten Abgasstroms über ein Stellsignal (18) ansteuerbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß ein Sauerstoffsensor (10) in der Einlaßleitung (3) nach einer Einmündung (12) des Abgasrückführungskanals (5) und ein weiterer Sauerstoffsensor (11) in einer abgasführenden Leitung (4, 5) angeordnet ist und beide signalübertragend mit einer Eingangsseite der Reglereinheit (6) verbunden sind.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

